

Brico - Solución a tirones, junta 9mm EGR
Autor: FrAN_oC

INTRODUCCIÓN

Desde que me dieron el coche, vengo sufriendo un problema, y es que mi coche sufre durante un milisegundo de un "punto muerto" donde no acelera, que produce un significativo tirón, que resulta bastante molesto. Durante mi desesperación, he realizado todo tipo de pruebas. Finalmente, anulando físicamente la EGR, resultó en la total eliminación de los tirones, por lo que empecé a sospechar de la dichosa válvula.

En la Skoda no saben identificar el problema, y lo achacan a otros elementos del coche, y que tienen que probarlo. Luego lo prueban, y no dan con ello. Tampoco puedo llegar y decirles, pues mira, anulando la EGR se me van los tirones... porque perdería mi garantía. Ahora bien... ya investigando por foros extranjeros (hasta por foros rumanos del León... xD), por fin parece que he encontrado algo que podría solucionarnos muchos problemas.

Este boletín que os pongo más abajo es el boletín que sacó Skoda para solucionar los tirones que sufrían los usuarios del Skoda Fabia vRS TDI a partir de los MY06' en **REINO UNIDO**. Aquí en España no darán nunca con el dichoso problema. Leerlo, no tiene desperdicio:

TRADUCCIÓN

Sobre los últimos meses, hemos recibido una serie determinada de motores que sufre tironeo alrededor de las 1800rpm.

Una vez que recopilamos toda la información necesaria, nosotros investigamos profundamente aquí, en Milton Keynes (UK) y rápidamente identificamos que el tironeo estaba relacionado con el funcionamiento de la válvula de recirculación de gases (EGR).

Durante la experimentación, descubrimos que reemplazando la junta de la EGR (P/N 028 131 547B - Agujero de 9mm) entre la EGR y el colector de admisión, redujo absolutamente el tironeo. Esto también fue confirmado cuando probamos con otros vehículos en Milton Keynes (UK) y en la red de talleres.

Nuestras investigaciones fueron enviadas a nuestros compañeros de fábrica en Rep. Checa y en una semana vinieron 2 ingenieros especialistas a reino unido para realizar sus propias investigaciones. Parece que cuando el gas se abre después de haber estado rodando a 1800rpm, el rápido cambio en la cantidad de aire en la EGR produce los tirones. Esto es aparentemente un requerimiento del motor para cumplir la norma Euro IV de contaminación, y por ello, la junta con el agujero de 9mm tendría un efecto adverso en las emisiones llevando al coche a no cumplir la norma.

Hemos realizado las pruebas del Euro IV con diferentes tamaños de diámetro en la junta para reducir el flujo de la EGR, y hemos encontrado que con 14,5mm se cumplen

las normas Euro IV.

Una vez puesta la junta con el agujero de 14,5mm, nos hemos dado cuenta que el tironeo a temperaturas normales de funcionamiento (en caliente) han mejorado considerablemente. De todos modos, en arranques en frío, el tironeo era aún perceptible.

En conclusión, la junta de la EGR 9mm (028 131 547B) puede ser montada cuando se presenta un cliente quejándose, montándole una que esté taladrada a un diámetro de 14,5mm.

De ninguna manera se montará una junta de la EGR con el agujero menor a 14,5mm, ya que el vehículo no cumpliría las normas anticontaminación Euro IV. Cualquier coche que lleve la junta con 9mm de diámetro por motivos de experimentación, debe de ser modificado a 14,5.

Habiendo investigado profundamente el problema, concluimos en que los tirones son un fenómeno resultante de la últimas restricciones en la legislación anticontaminación, y es algo que no podemos eliminar totalmente. No es un defecto de fabricación, y no tiene influencias en la durabilidad y estado del vehículo.

Un saludo,

Encontré la base para realizar este mod en esta página:

www.fabia-vrs.com

MATERIALES NECESARIOS

Se necesita una junta modificada con el orificio de 9mm. Está construida en aluminio. Su referencia es:

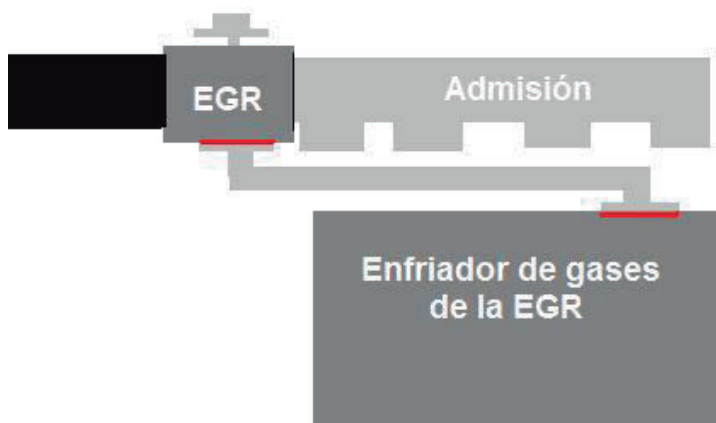
Ref: 028 131 547B

Aseguraos a la hora de encargarla que sea el modelo acabado en B, ya que el A es el de origen (Standard) y no os serviría de nada.

Las juntas en cuestión son éstas (Izquierda modificada, derecha la que viene de origen. Imagen obtenida de: Briskoda.net)

MONTAJE EN 1.9TDI PD 105CV (BJB, BKC, BXE)

Ésta junta se debe montar en el tubo que va desde el enfriador de gases de la EGR, hacia el cuerpo mecánico de la EGR. En este diagrama se ven los 2 posibles puntos de montaje marcados en rojo:

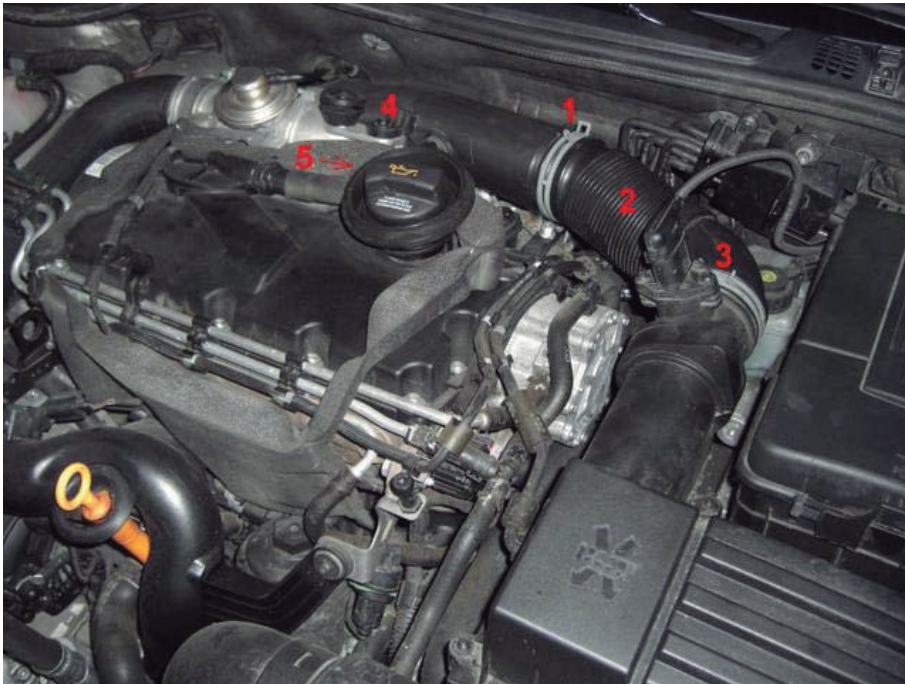


Por quitarnos de complicaciones a la hora de montar la junta, yo he elegido montarlo en el extremo de la salida del refrigerador de gases de la EGR. En la siguiente imagen se puede observar donde se encuentra la junta marcada con una flecha roja:



Aseguraos de que **el motor se encuentra a una temperatura más o menos fresca**, ya que vamos a manipular elementos calientes del motor, y **podemos sufrir quemaduras** si se realiza la modificación con el motor caliente. No me reponsabilizo de los daños que este mod pueda ocasionar, ni de una posible pérdida de la garantía del vehículo (es lo típico que se pone en estos casos).

Diagrama del motor



Primero procederemos al desmontaje de la parte flexible del manguito de admisión (En el diagrama: **2**). Utilizaremos una mordaza si no disponemos del util necesario para abrir las abrazaderas (**1 y 3**). Éstas son muy elásticas, pero duras, a si que hacedlo con cuidado (no por que se rompan, sino por si os pellizcan al soltarse).

Una vez tengáis el tramo flexible que va desde el caudalímetro hasta el rígido de detrás del motor, soltaremos el tornillo que sujeta el manguito rígido (**4**), y también quitaremos el tubo de condensación de los gases de aceite del motor (**5**), el cual taponaremos con papel para que no gotee el aceite contenido en él. Esto lo hacemos para poder retirarlo un poco hacia delante y atrás para tener espacio para aflojar los tornillos.

Necesitamos una llave allen de 8mm (no lo se seguro, llevaos un juego de llaves hasta que lo mida, jeje) para aflojar los 2 tornillos que sujetan el tubo al enfriador de gases de la EGR. Soltaremos ambos tornillos y ya tendremos el tubo suelto.

Ahora se presenta un problema: Para retirar la junta debemos apartar el tubo, pero no podemos ya que hay un soporte metálico negro (6 en el diagrama), por el que pasa el tornillo del tubo. Éste soporte va anclado a la culata, y es muy complicado de desarmar por ese extremo, por lo que con cuidado, lo forzaremos un poquito (unos mm bastan) para poder levantar el tubo metálico un poco y poder retirar la junta vieja.

Se retira la junta vieja, y se pone la nueva (se pueden dejar las 2, ya que la de origen es de carton. Yo opté por solo poner la nueva) y volvemos a montar el tubo en su sitio. Apuntaremos primero los 2 tornillos con la mano, y después procederemos al apriete de los mismos. El soporte negro que antes forzamos unos mm para apartar el tubo, volverá a su sitio al apretar el tornillo que lo atraviesa.

Se vuelven a montar los manguitos de admisión, comprobando que no existan fugas ni grietas en ellos (ya puestos) y arrancamos el coche. Lo dejamos a ralentí durante unos

segundos. Si podemos ir con el Vag-Com conectado vigilando el canal 03 en ralentí, mejor que mejor. **Los valores demandado y actual deben de ser casi iguales** (En mi caso 240 - 240) y también veréis como la EGR va intentando ajustarse (duty cycle ira variando).

MONTAJE EN 1.9TDI PD 100/130CV (motores AXR y BLT)

En los PD100 y PD130 (AXR y BLT), también se sufren estos fallos ya que también fueron adaptados para cumplir la norma anticontaminación. El montaje es parecido al 105CV, pero parece algo más sencilla. En estos motores va montada como podemos comprobar en la siguiente imagen (imagen obtenida de <http://www.briskoda.net/www.briskoda.net>):

MONTAJE EN 2.0TDI PD 140/170CV (motores BKD / BKP)

La junta debe ir ubicada en la conexión que hace el tubo marcado en rojo con la válvula EGR marcada en verde:

Pues nada, con ésto ya podéis olvidaros de los tirones y disfrutar de otro coche.

Un saludo,

Toda la información, ha sido recopilada de www.briskoda.net y de www.fabia-vrs.com.